



**10. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Mobilität  
Sondersitzung 17.02.2022 / 17 Uhr**

**Anfrage der SPD-Fraktion vom 15.02.2022:  
„Radschutzstreifen Ohligser Straße“**

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Verwaltung ist darüber informiert, dass die Ohligser Straße im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Kreises Mettmann in das Zielnetz aufgenommen worden ist. In seiner übergeordneten Verbindungsfunktion zwischen Haan und Solingen wird die Ohligser Straße im Bereich zwischen Ortseingang und Erikaweg in das sog. *Basisnetz* aufgenommen. (Die Netzhierarchie gemäß des im Jahr 2021 veröffentlichten Hinweispapiers Radschnellverbindungen (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wird unterteilt in: Radschnellverbindungen → Radvorrangrouten → Basisnetz → örtliches Erschließungsnetz, siehe Abb. 1)



Abb. 1: Netzhierarchie gem. H RSV (FGSV)



So wurde in der Zielnetzkonzeption des Kreises festgelegt, dass im Bereich des Basisnetzes entlang der Ohligser Straße ein Radschutzstreifen angelegt werden soll, um dem Radverkehrskonzept des Kreises entsprechend Rechnung tragen zu können (siehe Abb. 2).



Abb. 2: Basisnetz Ohligser Straße

Die Zielnetzkonzeption des Kreises wird von der Verwaltung im Rahmen der Planung der Straßensanierungsmaßnahme Ohligser Straße aufgenommen und sowohl dem Ausschuss als auch dem Landesbetrieb Straßen NRW zum gegebenen Zeitpunkt vorgestellt. Darüber hinaus wird im Zuge der Planung eine Variante ausgearbeitet, bei der ein Radschutzstreifen zwischen Erikaweg und dem Kreisverkehr „Am Schlagbaum“ bergauf vorgesehen sein wird.

Deutlich zu betonen ist, dass die Anlage eines Schutzstreifens in der Regel nicht kompatibel ist mit der parallelen Führung von Längsparkflächen am Fahrbahnrand. Es ist zu berücksichtigen, dass durch eine parallele Anordnung Doorings-Unfälle entstehen können, wenn der Radschutzstreifen unmittelbar an die Parkstreifen errichtet wird. Die Situation kann mit Hilfe eines Sicherheitstrennstreifens



entgegengewirkt werden. Dies wiederum wirkt sich auf die Fahrbahnbreite des Fließenden Verkehrs aus. Aufgrund der bestehenden Aufteilung des Verkehrsraums ist die parallele Anlage ungünstig und grundsätzlich nicht möglich. Dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 des Landes Nordrhein-Westfalen folgend, wird das Ziel einer Vision Zero angestrebt, sodass Unfallpotenziale bereits in der Planung ausgeschlossen werden sollten.

In den bereits ersten getätigten Gesprächen mit dem Landesbetrieb konnte der Eindruck gewonnen werden, dass der Landesbetrieb die Anlage von Radverkehrsanlagen auf Straßen ihrer Baulast befürwortet und unterstützt. Im Rahmen der Planung wird auch die Variante vorgelegt, bei der ein beidseitiger Radschutzstreifen eingeplant wird und zwar dort, wo eine vom Landesbetrieb Straßen NRW geforderte Restfahrfahrbahnbreite von 3,75 m (Breite je Richtung) vorgehalten werden kann. Es ist aber schon jetzt absehbar, dass die Anlage eines Radschutzstreifens in beide Richtungen nicht durchgängig realisiert werden kann und aufgrund der Stückelung keinen sinnvollen Zusammenhang ergibt. Der Fokus liegt daher auf die Anlage eines Radschutzstreifens bergauf.

Mit aktuellem Planungsstand ist auf die Prämissen hinzuweisen, die bei der Betrachtung möglicher Maßnahmen Berücksichtigung finden müssen:

1. Die Regelbreite für Gehwege beträgt 2,00 m (Mindestbreite 1,80 m);
2. Die Regelbreite für Längsparker beträgt 2,20 m (Mindestbreite ebenfalls 2,20 m);
3. Die Regelbreite für Radschutzstreifen beträgt 1,50 m (keine Mindestbreite vorgesehen);
4. Die vom Landesbetrieb Straßen NRW geforderte Breite eines Fahrstreifens von 3,75 m (Fahrbahnbreite entsprechend 7,50 m).

Dies führt dazu, dass für die Umsetzung der Regelbreiten - unter Berücksichtigung eines einseitigen Radschutzstreifens und einseitigen Längsparkens - ein Straßenquerschnitt von 15,20 m erforderlich ist. Die Mindestbreite des Querschnittes beträgt analog 14,80 m.

Ein Straßenquerschnitt von 15,20 / 14,80 m ist entlang der Ohligser Straße in der Regel nicht vorhanden, sodass zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern Prioritäten gewählt werden müssen. Dahingehend wird aus diesen planerischen Zwangspunkten ohnehin eine Neuordnung des Verkehrsraumes notwendig sein.

i.A.

Mering / AL 66